船舶事故等調査報告書（軽微）

１	船舶事故	計　34 件
２	船舶インシデント	計　15 件
	合　　計	49 件

平成２３年3月２５日

運 輸 安 全 委 員 会

船舶事故等調査報告書（軽微）一覧

（函館事務所）

１　測量船ＳＮ－５沈没

（仙台事務所）

２　モーターボートＨＡＫＵＳＡＮ運航不能（機関損傷）

３　モーターボートＢＲＯＴＨＥＲ　ＳＨＩＰ転覆

（横浜事務所）

４　油送船昇興丸火災

５　漁船第十八和幸丸運航不能（機関損傷）

６　作業船第２ふじ丸起重機船ちとせ１２号運航阻害

７　漁船第八司丸運航不能（バッテリー過放電）

８　貨物船EASTERN EXPRESS座洲

（神戸事務所）

９　貨物船第五大運丸乗揚

10　遊漁船天翔丸運航不能（舵故障）

11　貨物船光辰丸衝突（岸壁）

12　貨物船第七新栄丸乗揚

13　貨物船第十八邦友丸乗揚

（広島事務所）

14　旅客フェリーさんふらわあ　ごーるど運航阻害

15　漁船幸和丸漁船第十二幸和丸漁船第八親交丸火災

16　貨物船第十八大栄丸衝突（陸上クレーン）

17　貨物船第八栄進丸乗揚

18　貨物船第三日之出丸衝突（灯浮標）

19　貨物船大航丸衝突（岸壁）

20　貨物船TAIYOUNG SKY乗揚

21　油送船SEONGHO BONANZA乗揚

22　貨物船第三福和丸座洲

23　貨物船第五旭丸乗揚

24　モーターボート第５由紀丸モーターボートコスモス衝突

25　旅客船花へんろ運航阻害

26　モーターボートポレスターⅢ衝突（かき筏）

27　漁船共榮丸転覆

28　モーターボートマコトモーターボートひつじ丸衝突

（門司事務所）

29　漁船鶴松丸漁船第８８ハンイル号衝突

30　貨物船 KANG QIANG 漁船第十八海幸丸衝突

31　貨物船第二誠光丸乗揚

32　水上オートバイＴ・Ｆ乗組員負傷

33　貨物船新生丸運航不能（機関損傷）

34　小型兼用船ニューいそかぜ運航阻害

35　旅客船きんいん１運航阻害

36　旅客船ニューじのしま運航阻害

37　貨物船誠海丸乗揚

（長崎事務所）

38　漁船第五十二昭徳丸乗揚

39　漁船第一太喜丸運航不能（機関損傷）

40　引船第二十一住吉丸起重機船第７８住吉号乗揚

41　モーターボート第一大漁丸乗揚

※下線付き番号はインシデント

42　押船ほくせい浚渫船第六十八愛夢丸衝突

43　モーターボート光安丸乗揚

（那覇事務所）

44　貨物船大船山丸乗揚

45　貨物船南西丸衝突（岸壁）

46　漁船第三寿丸運航不能（機関損傷）

47　貨物船ひろしま乗揚

48　旅客船フェリーあけぼの衝突（岸壁）

49　漁船あさいち丸乗揚

※下線付き番号はインシデント

船舶事故等調査報告書

平成２３年２月２４日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

項目	内容	
事故等番号	２０１０長第６１号	
事故等種類	運航不能（機関損傷）	
発生日時	平成２２年４月２１日　１７時００分ごろ	
発生場所	長崎県五島市福江島西南西方沖 （概位　北緯３２°１０．０′　東経１２７°２６．５′）	
事故等調査の経過	平成２２年６月１８日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（長崎事務所）を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。	
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	 漁船　第一太喜丸、１３３トン １３０７５６、マル井水産有限会社	
乗組員等に関する情報	機関長、四級海技士（機関）	
死傷者等	なし	
損傷	２号発電機駆動用ディーゼル機関（以下「２号補機」という。）のクランク軸、１番シリンダのピストン及びシリンダライナ焼損、並びに全ピストンリング、主軸受及びクランクピン軸受異常摩耗	
事故等の経過	本船は、五島列島西南西方沖で操業中、平成２２年４月２１日１７時００分ごろ、機関長が２号補機に異音を認め、同機を停止した。 機関長は、２号補機の潤滑油を新替えして同機を再始動したが、依然として異音が生じるので運転を断念した。 本船は、１号発電機駆動用ディーゼル機関（以下「１号補機」という。）が２日前の機関故障により運転できない状態となっていたことから無電源となり、航行不能となったので救援を依頼し、来援した僚船によってえい航され、長崎漁港に入港した。	
気象・海象	気象：天気　曇り、風向　北東、風力　２ 海象：海上　穏やか	
その他の事項	２号補機の潤滑油が汚損劣化していた。 潤滑油及びフィルターは、取扱説明書によると交換限度が運転時間５００時間であったが、約１，０００時間で交換されていた。	
分析	乗組員等の関与	あり
	船体・機関等の関与	あり
	気象・海象の関与	なし
	判明した事項の解析	本船は、１号補機が故障している状況下、五島列島西南西方沖で操業中、２号補機がピストン及びシリンダライナの焼損等により運転不能となったため、電源を喪失したものと考えられる。 ２号補機は、潤滑油の汚損劣化により、ピストンリング、主軸受及びクランクピン軸受に異常摩耗が生じたので、ピストン及びシリンダライナ等が潤滑不良となり、焼損した可能性があると考えられる。

		機関長は、潤滑油の性状管理を適切に行っていなかった可能性があると考えられる。
原因	本インシデントは、本船が、１号補機が故障している状況下、五島列島西南西方沖で操業中、２号補機がピストン及びシリンダライナの焼損等により運転不能となったため、電源を喪失したことにより発生したものと考えられる。	